





DE

L'ADMINISTRATION

DE LA MARINE

PAR UN CONSEIL D'AMIRAUTÉ;

Par le Chevalier de La Serre,

CONTRE-AMIRAL EN RETRAITE.

Sans copier, on peut imiter.



A PARIS,

CHEZ PETIT, LIBRAIRE, PALAIS-ROYAL,

Galeries de Bois, nº. 257.

IMPRIMERIE ANTHELME BOUCHER, RUE DES BONS-ENFANS, Nº. 34.

1824.

DE L'ADMINISTRATION DE LA MARINE PAR UN CONSEIL D'AMIRAUTÉ.

ADMINISTRATION CENTRALE.

Depuis long-temps en France les marins et même le public expriment le désir de voir le département de la Marine administré par un Conseil d'Amirauté à l'instar de celui qui existe en Angleterre, auquel on attribue les succès que cette puissance a obtenus sur mer. Beaucoup de personnes en ont parlé dans leurs écrits, mais peu sont entrées dans les détails de l'organisation que devrait avoir une telle institution pour être admise chez nous, et y donner à la marche des affaires de la stabilité et une tendance constante à se per-

fectionner. C'est cependant de la nature de ces détails que viendront toujours les plus grands obstacles à son adoption.

A différentes époques on a attaché des conseils au Ministère de la Marine ; mais comme ils ne faisaient pas partie obligée de cette administration, et qu'ils avaient pour rivaux des bureaux qui la faisaient marcher, ils se sont toujours évanouis dès que le Ministre a cessé de prendre un soin particulier de les soutenir.

Dans un écrit intitulé : *Du Ministère de la Marine* (1), on a développé les avantages que l'on retirerait *d'un Conseil supérieur de Marine* dirigeant le *matériel* de cette arme, et pouvant toujours être consulté par le Ministre sur les opérations maritimes ; mais l'auteur ayant eu pour but principal de démontrer qu'il était nécessaire de simplifier les formes de l'administration centrale et de faire administrer les affaires maritimes par des marins, il s'est borné à indiquer sommairement les principes sur lesquels une pareille institution devrait être fondée, sans expliquer la nature et les rapports des différens rouages qui, dans

(1) Chez J. Trouvé, Imprimeur-Libraire.

ce nouvel ordre de choses, devraient exister depuis le Ministre jusqu'à l'entière exécution de ses ordres.

Il eût été à désirer que quelques-uns des députés qui ont servi dans la marine eussent traité ce sujet à la tribune de la Chambre; son importance aurait dû les y engager, puisqu'elle tend à changer un mode d'administration auquel on reproche d'être variable dans sa marche et arbitraire dans ses décisions, et que cette organisation, nouvelle pour nous, présente la grande difficulté de *concilier à-la-fois ce qui convient au caractère français, à l'étendue que doit avoir l'autorité du Ministre, et la certitude d'opérer le bien du service*, trois conditions qu'il est indispensable de considérer dans tous projets d'organisation pour l'administration centrale de la Marine. Une discussion sur ce sujet, qui serait partie de la tribune, aurait infailliblement occupé les marins; et les opinions que leur expérience ou leur manière de voir leur auraient fait émettre, auraient jeté sur cette partie des lumières qui auraient pu faire juger si un Conseil d'Amirauté convient en France pour administrer la marine; elle aurait encore eu l'avantage de faire, sur les Ministres, une im-

pression plus forte que ne peuvent le faire des écrits qui se perdent dans la foule des pamphlets qui paraissent journellement.

Si ce désir n'a pas été rempli par les députés qui ont servi dans la Marine, il en est un, cependant, étranger à cette profession (1), qui dans la séance du 7 juillet 1824 a dit :

« Je ne dirai plus ici qu'un mot sur cette
» demande si souvent renouvelée d'un Conseil
» d'Amirauté ; il est difficile de discuter ce
» qui a rapport à cette question sans con-
» naître l'espèce d'organisation que les auteurs
» de ce vœu voudraient attacher à cette insti-
» tution préconisée ; pour l'assimiler à ce qui
» se passe chez nos voisins, il faudrait re-
» toucher à presque toute l'existence actuelle
» de l'ordre des choses et des fonctions, et
» reprendre les applications *ab-ovo* ; il me
» paraît certain qu'un Conseil d'Amirauté à
» l'anglaise, et un Ministre de la Marine à la
» française ne peuvent exister en même temps :
» mais si on n'entend donner cette dénomi-
» nation qu'à une institution mixte, partielle
» et impuissante par elle-même, cette quali-
» fication serait alors déplacée et dangereuse;
» elle ne servirait qu'à fonder des canonicats

(1) M. Basterrèche.

» coûteux et sans utilité réelle, à élever quel-
» quefois autels contre autels, au détriment
» des affaires générales, avec plus d'une sorte
» de désavantage pour l'État : il serait conve-
» nable que ceux qui réclament souvent un
» Conseil d'Amirauté voulussent aussi nous ex-
» pliquer comment ils en conçoivent les attri-
» butions et les effets, alors nous pourrions
» juger sainement de la part que nous de-
» vons prendre au succès de cette demande. »

Ces observations sont très justes; on ne peut, sans inconvénient, introduire en France des institutions purement anglaises, ni même les mêler avec les nôtres, sans avoir modifié les unes et les autres de manière à ce que leur fusion ne produise pas de la fermentation ; *mais sans copier, on peut imiter*. Depuis trente ans l'esprit des Français a subi des changemens qui ont beaucoup rapproché leurs idées de celles de leurs voisins ; et les Ministres se trouvant assujettis à des entraves dont ils étaient exempts auparavant, ils se sont habitués à vaincre des obstacles qui les auraient alors arrêtés. Ce nouvel état de choses rend aujourd'hui possible d'introduire, dans l'administration, des formes qui auraient eu autrefois beaucoup d'inconvéniens.

Le vœu de la France étant d'avoir une marine respectable, il convient d'examiner quels sont les moyens que l'Angleterre a employés pour s'en procurer une qui domine toutes les autres, et ceux dont elle se sert pour la maintenir; de considérer ensuite l'effet que ces moyens pourraient produire si on les introduisait en France, et d'étudier quelles seraient les modifications qu'il faudrait leur faire subir pour les rendre utiles. Ces recherches, faites par un esprit dépouillé de toute idée systématique, devraient conduire au meilleur mode possible d'administration; car les élémens qui composent une marine militaire sont les mêmes dans tous les États de l'Europe, et ne varient que dans leur quantité. Il ne s'agit que de les mettre en œuvre de la manière la plus convenable aux localités.

Une organisation nouvelle ne peut certainement avoir lieu sans occasionner des froissemens et des déplacemens; aussi faut-il bien en considérer l'utilité avant de l'entreprendre; mais aussi dès que l'on y est décidé, il ne faut pas que des considérations particulières empêchent de la compléter. Toute discordance dans une grande administration peut

avoir des inconvéniens graves ; c'est au Gouvernement à adoucir le sort des malheureux qui en seraient la victime, s'il s'en trouvait.

En considérant l'administration de la marine comme étant composée de deux sections distinctes, l'une comprenant la construction des vaisseaux et tout ce qui est nécessaire pour donner l'assurance que lorsqu'ils vont à la mer ils sont en état de remplir, sous les rapports militaires et nautiques, le but pour lequel on les a armés ; et la seconde section, comme renfermant la manière de s'en servir pour atteindre le but que l'on se propose.

L'on trouvera que la première est la base de la marine, puisque l'on ne peut faire la guerre par mer si l'on n'a pas de bons vaisseaux ; qu'elle ne peut se continuer si les arsenaux ne sont pas abondamment pourvus en munitions navales de toutes espèces, et que les armemens ne peuvent se faire avec promptitude si le service n'y est pas organisé de manière à ce que les travaux s'y exécutent avec précision et célérité. Cependant cette partie ne peut être conduite directement par le Ministre ; il ne peut que la surveiller, en raison de la nature des objets divers qui for-

ment l'ensemble de cet immense matériel, et des procédés que l'on emploie pour les mettre en œuvre.

C'est cette partie dont il me paraît utile de confier l'administration à un corps de marins sous les ordres directs du Ministre, puisque, par le mode existant, il ne peut prendre une décision sur les objets qui concernent les constructions, les approvisionnemens, les travaux des ports, etc., etc., que sur les rapports qu'on lui fait. Il devra certainement être plus éclairé et agir avec une confiance plus entière lorsque l'opinion qui devra le guider sera le résultat d'une discussion qui aura eu lieu devant lui, ou même en son absence, par une réunion d'hommes instruits dans la partie qui les occupe, que lorsqu'il n'a que l'opinion d'un Directeur, auquel ces objets peuvent être matériellement étrangers, et qui travaille dans son cabinet sur les rapports particuliers qui lui sont envoyés des ports; mais pour que le travail de ces marins soit utile, il faut que lorsque leurs propositions auront reçu l'approbation du Ministre, ils puissent en suivre directement l'exécution, sans dépendre à cet égard des bureaux qui doivent être sous leurs ordres,

ainsi que tout ce qui est du ressort de l'administration des arsenaux, comme ils le sont aujourd'hui à ceux des Directeurs sous le nom du Ministre, autrement ils ne pourraient être responsables vis-à-vis de lui de l'état du matériel. C'est dans cette manière de considérer cet objet que l'on avait proposé de donner le titre de *supérieur* au Conseil de marine présidé par le Ministre, afin qu'il n'y eût pas de doute sur la supériorité de ses fonctions, comparativement à celles des autres parties de l'administration des ports.

Dans le département de la guerre, la confection de l'artillerie et des objets qui y ont rapport, est entièrement confiée aux officiers de cette arme ; le Ministre n'exerce à cet égard que la surveillance nécessaire pour s'assurer que les objets sont en bon état et en quantité suffisante : aussi les officiers d'artillerie n'ont-ils point d'intermédiaire entre le Ministre et eux.

Quant à la seconde partie, qui est l'emploi des forces navales pour l'utilité de l'État, elle doit être laissée directement à la disposition du Ministre de la Marine, comme l'armée l'est à celle du Ministre de la Guerre.

Seulement le premier, indépendamment de

l'avis des Amiraux qu'il veut employer, aurait encore auprès de lui une réunion d'hommes instruits et expérimentés qu'il pourrait consulter lorsqu'il le croirait utile à l'exécution de ses plans, soit pour la partie nautique ou la partie militaire.

Je ne rappellerai pas ce qui a été dit ailleurs sur l'utilité d'un Conseil supérieur de marine, puisque le vœu général des personnes qui s'intéressent à la marine est en sa faveur. Je me bornerai à chercher quelle est la meilleure organisation que l'on puisse lui donner.

La première condition d'un Conseil est, que les membres puissent y émettre librement leur opinion dans toutes les discussions, mais aussi qu'ils ne puissent pas, en se liguant, faire prendre aux affaires qui sont dans leurs attributions une marche correspondante à des vues particulières ; on obvie à cette seconde partie en les rendant amovibles sur la demande du Ministre. Mais pour leur donner l'indépendance nécessaire à la première, il faut les entourer de considération, les choisir dans les rangs élévés du militaire, ou ayant exercé des fonctions analogues dans le civil, parce que l'habitude du commandement donne toujours au caractère une certaine assurance qui

le porte à l'indépendance ; je crois qu'ils devraient avoir le rang des Conseillers d'État, et que, s'ils sortent du Conseil, ils ne puissent être employés qu'en chefs, comme commandans des flottes, des ports ou des Colonies; que s'ils sont renvoyés sur la demande du Ministre, et qu'ils se trouvent sans état, qu'ils ayent droit à une forte pension.

Les situations qui placent l'homme entre son intérêt et son honneur, se rencontrent dans toutes les places administratives, puisqu'aucun ne peut être inamovible. C'est au Gouvernement à faire tomber son choix sur des personnes dont la moralité lui soit connue, et ce serait calomnier les Français que de ne les croire attachés qu'à leur intérêt privé.

Le Conseil supérieur de marine devant pouvoir discuter sur tous les objets qui ont des rapports avec cette arme, doit avoir parmi ses membres un officier du génie maritime; leur nombre doit être assez grand pour qu'il puisse être envoyé tous les ans quelques-uns d'entre eux inspecter les arsenaux ainsi que tous les établissemens appartenant à la marine, et que pendant leur absence il en reste encore au moins cinq auprès du Ministre pour l'expédition des affaires.

Ces Inspecteurs seraient nommés par le Ministre; ils recevraient des instructions rédigées par le Conseil, mais approuvées et délivrées par le Ministre; ils seraient chargés d'entrer dans tous les détails des constructions, des matériaux, de la comptabilité et tous les services des arsenaux, et de rendre au Conseil un compte détaillé sur chaque partie : ces inspections, qui pourront être régulières ou accidentelles, contribueront au maintien de l'ordre comme au perfectionnement du service.

Dans le service de terre, les inspections sont considérées d'une si grande importance, qu'un régiment qui réside dans un département commandé par un maréchal de camp, qui lui-même est sous les ordres du lieutenant-général commandant de la division, est cependant inspecté tous les ans par un officier général de son arme.

Pour la première organisation, je crois qu'il serait nécessaire de placer dans le Conseil quatre officiers de la marine, un du génie maritime, un de l'artillerie et deux de l'administration, qui, avec le Ministre, porteront leur nombre à neuf.

Les membres du Conseil supérieur de marine ne pourraient avoir aucune autorité indivi-

duelle, excepté en missions, et alors sa nature serait spécifiée dans leurs instructions. Dans le Conseil, tous les avis doivent être pris à la majorité. Lorsque le sujet qui devra être traité sera compliqué, le Conseil pourra nommer une commission, prise dans son sein, pour lui faire un rapport. On ne doit pouvoir y traiter que les objets que le président met en délibération; mais il doit y mettre les propositions des membres, lorsqu'elles sont relatives aux objets dont le Conseil est chargé, et aussi les rejeter lorsqu'elles en sortent. Pendant la session des Chambres, le Ministre ne pouvant journellement présider le Conseil, et n'y ayant pas une nécessité absolue qu'il le préside lorsque l'on n'y traite que des affaires courantes, il faut qu'il y ait un vice-président qui le remplace lorsqu'il est absent, afin que la marche des affaires soit régulière et qu'elles ne s'arrièrent pas; seulement il ne doit être pris aucune résolution définitive sur des objets nouveaux et importans, sans la présence du Ministre.

Le Conseil doit être particulièrement chargé de veiller à l'exécution des lois et ordonnances, de proposer les modifications dont elles sont susceptibles, et de solliciter celles qu'ils croyent

utiles ; de déterminer les approvisionnemens, les constructions, les travaux hydrauliques, les revues et tous les objets qui occasionnent des dépenses ; de discuter et arrêter le budget de la marine. Il doit recevoir les rapports des inspecteurs, pour s'assurer de l'exécution des arrêtés qui auront été pris dans le Conseil, et rechercher les améliorations que l'on pourrait faire dans le service ; mais le Conseil doit rester étranger à ce que font les vaisseaux armés, à moins que le Ministre ne leur fasse des communications à leur égard.

Un article qui présente de grandes difficultés, et qu'il est cependant très important de bien résoudre, en raison de son influence sur l'expédition des affaires et sur la limite des pouvoirs confiés au Conseil supérieur de marine, c'est de déterminer le mode qui doit être employé pour faire exécuter dans les arsenaux les résolutions prises dans le Conseil.

Les Anglais ont établi pour cet objet un comité sous le nom de *Navy board*, et qui a sous ses ordres d'autres comités ; mais ces établissemens qui peuvent être utiles pour la direction des affaires, parce que le résultat des délibérations se résout toujours dans *un seul avis*, ne présentent pas le même avantage pour

l'exécution, et ne paraissent pas devoir s'accorder avec le caractère français. Si, en Angleterre, ils accélèrent l'expédition des affaires, en France, ils pourraient y nuire. Le secrétaire du Conseil ne peut pas, sans inconvénient, être chargé d'envoyer directement aux commandans des ports les copies de ses délibérations, et de suivre la correspondance nécessaire à leur exécution, ce serait changer la nature de ses fonctions; car il ne doit être qu'un intermédiaire désintéressé, impassible, mais exact : il serait d'ailleurs obligé de demander souvent au Conseil des décisions sur des objets de détails dont celui-ci ne doit pas s'occuper.

Je crois qu'un directeur des ports et arsenaux pourrait remplir cette place; il aurait sous lui tous les bureaux nécessaires à ses fonctions; il aurait l'autorité sur les administrateurs des ports, et serait responsable, vis-à-vis du Ministre et du Conseil supérieur, de l'exécution des délibérations que le secrétaire lui aurait transmises. Pour que le Conseil ait la certitude que toutes les résolutions qu'il a prises ont été renvoyées au directeur des ports et des arsenaux, celui-ci devrait être tenu de lui adresser, toutes les semaines, un rapport sur les ordres qu'il aurait reçus et sur ceux qu'il aurait don-

nés pour leur exécution ; il lui enverrait aussi, chaque semaine, d'après les rapports des commandans des ports, un exposé des travaux qui auraient eu lieu dans chaque arsenal ; il ferait en outre, aussi souvent que l'occasion le requerrait, part au Conseil de ce qui arriverait d'extraordinaire ; il serait également tenu de répondre immédiatement aux demandes qu'il lui ferait.

Quoique le directeur des ports soit le canal direct par lequel le Conseil doit recevoir ses informations, il doit cependant pouvoir mander et interroger telle personne qu'il croira propre à l'éclairer sur les diverses parties de son ressort. Avec ces moyens et les rapports que lui feront les inspecteurs tirés de son sein, après leurs tournées annuelles ou extraordinaires, le Conseil devrait avoir une connaissance exacte de la situation des arsenaux et de tout ce qui en dépendrait.

Lorsque le Ministre voudra faire armer un nombre quelconque de vaisseaux, il le signifiera au Conseil supérieur, soit en leur désignant les bâtimens qu'il a choisis ou en les consultant sur ceux qui seraient les plus convenables pour le but qu'il se propose ; dès que la liste en aura été arrêtée, elle sera consignée

sur le livre des délibérations; les ordres pour leur armement seront envoyés au Directeur des ports et arsenaux, et le Conseil supérieur sera chargé de veiller à leur armement et équipement jusqu'à ce qu'ils soient remis aux officiers qui devront les commander, et qu'ils en aient accepté la charge, en reconnaissant que leur équipement est complet, ce qui sera constaté par une revue d'armement, à la suite delaquelle les vaisseaux se trouveront entièrement séparés de l'administration du port, et seront considérés comme à la mer.

Les commandans des escadres, ou vaisseaux chargés de missions, recevront directement leurs instructions du Ministre, et ils correspondront de même avec lui pour tous leurs rapports ou demandes. Si cependant il s'écoulait quelque intervalle entre la revue d'armement et l'envoi de leurs instructions, ces bâtimens resteraient sous les ordres directs du commandant du port, qui, pour cet objet, correspondrait avec le Ministre, le Conseil supérieur ne devant jamais interférer dans ce qui concerne les vaisseaux armés, à moins qu'il ne reçoive un ordre du Ministre à cet effet; et cet ordre devra toujours mentionner le sujet, et être borné à son exécution.

Si le Ministre veut faire armer secrètement un bâtiment quelconque, il en donnera l'ordre au Directeur des ports et arsenaux dans une dépêche intitulée *Service secret.* Celui-ci le fera exécuter immédiatement, et n'en informera le Conseil supérieur que lorsque le Ministre l'y aura autorisé ; et il lui donnera cette autorisation aussitôt que le secret ne sera plus jugé nécessaire, afin que la comptabilité puisse se régulariser.

D'après ce mode, le matériel de la marine se trouvera administré, sous la direction du Ministre, par des hommes ayant pour cette partie des connaissances fondées sur l'expérience, ce qui sera un garant qu'elle sera tenue en bon état ; que les affaires maritimes qui y ont rapport, étant débattues et approfondies, leur marche sera dans un rapport direct avec le but que l'on veut atteindre ; ses règlemens seront plus stables, et elle tendra constamment à se perfectionner.

Le Ministre de la Marine ayant seul, comme celui de la Guerre, la direction et l'emploi des forces militaires, cette partie conservera, dans les expéditions, le secret, la promptitude et la vigueur nécessaires à leur succès ; et, pour l'éclairer sur les choses qui lui seraient étran-

gères, il aura près de lui une assemblée de marins instruits dans toutes les parties de ce service, et prêts à lui donner leur avis sur tout ce qui peut concerner son département, lorsqu'il le leur demandera. Le Ministre évitera de se trouver entre des Directeurs chargés de faire exécuter et ayant nécessairement une grande latitude dans les moyens, et un Conseil dont il prendrait les avis. Ces deux autorités rivales ne pourraient exister long-temps ensemble; elles lutteraient sans cesse l'une contre l'autre: celle qui doit faire exécuter trouverait souvent indispensable d'apporter des modifications aux résolutions du Conseil pour qu'elles puissent s'exécuter, et ceux-ci se plaindraient de ce que l'on altère les décisions que leur expérience leur avait dictées; alors le Ministre, obsédé par des objections et des récriminations, se trouverait forcé d'opter entre elles.

Tout homme chargé d'une grande opération administrative est toujours plus ou moins dans la dépendance de ses agens; les Ministres le sont donc forcément de leurs bureaux? Et celui de la Marine, lorsqu'il est étranger à cette arme, y est plus sujet qu'un autre, puisqu'il dirige une partie dont le langage, les instrumens et les moyens d'exécution lui sont inconnus. Leur responsabilité ne peut donc, avec

justice, porter que sur la marche générale des affaires de leur département, et fort peu sur les détails d'exécution. Il serait cependant important qu'il y eût des garanties pour l'une comme pour l'autre.

Pour diminuer les inconvéniens de cette situation, il faut que le travail des bureaux soit assujetti à des formes déterminées, et que le nombre des agens auxquels le Ministre est obligé d'accorder une certaine latitude dans leurs moyens d'exécution, soit aussi restreint que possible, et qu'il puisse se réserver un moyen de surveiller leur travail; c'est pourquoi, dans l'administration par Directeur, il serait nécessaire que le Ministre fût un marin, parce que ses connaissances le rendraient capable de juger si ses ordres ont été exécutés de la manière la plus convenable; mais dans le cas où le Ministre est étranger à la marine, je crois qu'il est alors utile d'établir un Conseil supérieur de marine, qui lui donne, pour agens principaux, des personnes qui ont des droits à sa confiance, par leur rang et leur expérience; qui débattent toutes les affaires en sa présence, qui se trouvent liées par les arrêtés auxquels elles ont concouru, et qui influent sur l'exécution des choses par leur surveillance.

Un tel mode me paraît réunir tous les élé-

mens qui peuvent assurer la bonne administration du matériel de ce département, et procurer au Ministre toute l'assistance qui peut lui être nécessaire dans la direction des affaires maritimes, et sans jamais pouvoir être entravé par elle.

ADMINISTRATION

DES ARSENAUX.

L'ADMINISTRATION des arsenaux n'étant que l'exécution des ordres qui y sont envoyés du ministère et des règlemens existant, elle n'est guère susceptible de délibération ; elle demande au contraire de la célérité et de la surveillance, ce qui ne peut exister qu'en concentrant l'autorité, et la confiant *à la capacité et à l'expérience*.

Les travaux doivent y être dirigés d'après le principe *qu'il faut que les choses soient confectionnées par les hommes que l'étude et l'expérience ont instruits, et inspectées par ceux qui doivent s'en servir*.

Pour que l'ordre et la discipline y règnent, il

faut aussi que chaque employé soit restreint aux fonctions que la nature des choses attache à sa profession ; et cela ne pourra exister tant que les employés du Ministère et ceux du contrôle conserveront des rangs parmi les officiers de l'administration des ports, et qu'ils pourront permuter avec eux. Cette confraternité porte naturellement à l'indulgence, et surtout à étendre les attributions des administrations des ports au-delà du terme que le service des arsenaux exige, en raison des pouvoirs qui émanent des bureaux et de la propension naturelle à tous les hommes, d'accroître les avantages du corps auquel ils appartiennent, et dans lequel ils peuvent reprendre leur service.

Cette extension, trop générale dans les attributions des officiers civils, a toujours été sentie et quelquefois combattue avec succès ; c'est ce qui a produit cette variation que l'on a remarquée dans le régime administratif des arsenaux. Je sais qu'en faveur de la permutation entre les employés des bureaux et ceux des ports, l'on allègue l'avantage que l'administration centrale retire des connaissances qu'apportent dans les bureaux les sujets qui se sont formés au milieu des travaux des arsenaux ; je ne le nierai pas, mais je crois qu'ils seraient

les mêmes si les officiers de l'administration qui passent dans les bureaux du ministère étaient tenus de donner leur démission en y entrant.

En voyant les officiers de l'administration chercher à se faire employer dans les bureaux du ministère, et les employés de celui-ci à solliciter des grades qui les assimilent aux administrateurs des ports, l'on est convaincu qu'il y a dans l'organisation de ces corps quelque chose d'imparfait, qui empêche les individus d'être contens de la perspective qui leur est offerte.

Pourquoi les employés de l'administration centrale, sous le nom d'administrateurs de la marine ou tout autre, ne formeraient-ils pas un corps séparé de l'intendance et du contrôle maritime, jouissant des mêmes avantages, grades, rangs, droit aux retraites, etc., etc. ? Les objets qu'ils traitent sont de même nature, et peut-être supérieurs, puisqu'ils concernent l'ensemble de l'administration de la marine ; alors ceux-ci n'ayant plus rien à envier aux officiers de l'administration des ports, ils ne chercheraient plus à leur être affiliés ; et le service gagnerait beaucoup à cette séparation, puisque la marche des diverses parties de l'ad-

ministration ne serait plus influencée par les ambitions particulières.

La nature des travaux qui s'exécutent dans un arsenal, paraît exiger que leur ensemble soit divisé en autant de sections ou directious que l'indique la différence qui se trouve dans les objets qui sont de leur ressort, afin que leurs attributions soient distinctes, et que les limites en soient tracées de manière à prévenir qu'elles n'empiètent les unes sur les autres, et qu'elles ne puissent avoir des rapports entre elles qu'en suivant des formes déterminées. Il faut que la conduite des travaux de chaque direction ne soit confiée qu'aux individus que leur éducation et leur expérience ont qualifiés pour cela; que chaque partie soit dirigée par un chef, et que tous ces Directeurs aient entre eux un rang comparativement égal, et ne dépendant que de l'autorité supérieure de l'arsenal, mais ayant sur leurs subordonnés une autorité suffisante pour pouvoir être responsables de la bonne exécution des ordres qu'ils auront reçus. Pour cela, en outre de l'autorité que donne la supériorité du rang, ils devraient être admis à envoyer des notes sur leur conduite, et à faire en leur faveur des propositions d'avancement.

Une des branches essentielles à l'administration d'un arsenal, est *un contrôle* chargé de maintenir les règlemens, et d'avertir l'autorité lorsqu'ils sont enfreints. Son importance paraît exiger que les individus qui en font partie, soient autant que possible indépendans des autorités locales. Il serait même à désirer qu'ils fissent corps, et qu'ils soient assimilés à ceux de l'administration centrale et de l'intendance maritime; tous les trois, égaux en droit, pourraient marcher parallèlement, mais sans se confondre.

Les travaux des arsenaux peuvent être divisés en six directions de la manière suivante :

1°. *Les mouvemens*, comprenant l'armement, le désarmement de tous les bâtimens de guerre, la corderie, la voilerie, la garniture, la poulierie, le curage des ports et les pilotes.

2°. *Les Constructions*, ce qui est relatif à la construction, aux radoubs et à l'entretien des bâtimens non armés, la mâture, l'avironnerie, la menuiserie, la peinture, les forges et autres ateliers ayant rapport à cette partie; l'entretien des bâtimens civils, et les précautions à prendre contre l'incendie.

3°. *L'Intendance maritime*, tout ce qui con-

cerne les recettes et les dépenses en matière et en argent; les magasins, les revues et soldes des individus de tous rangs, entretenus ou journaliers, y compris celles des bâtimens armés, les vivres, les hôpitaux et les chiourmes, etc.

4°. *Le Contrôle*, chargé de veiller à l'exécution des lois et ordonnances; son visa doit être nécessaire sur tous les bons ou états relatifs à quelque objet de dépense que ce soit.

5°. *L'Artillerie.*

6°. *La Majorité*, chargée de la police militaire concernant la sûreté de l'arsenal, de régler le service des officiers et autres entretenus qui ne sont point affectés à des directions particulières, tels que les troupes de marine, les équipages de ligne, et les personnes chargées des signaux, vigies et phares.

La première direction, qui ne comprend que ce qui est relatif à l'armement, au gréément et à l'équipement des vaisseaux jusqu'à leur mise en rade, et leur désarmement jusqu'à leur remise à la direction des constructions, ne peut être dirigée que par un ancien marin.

La deuxième appartient au corps du génie maritime, puisqu'elle embrasse tout ce qui est relatif à la construction et à l'entretien des

vaisseaux, lorsqu'ils sont désarmés. L'entretien des bâtimens civils pourrait demander quelques connaissances que l'on n'exige pas d'eux, mais il leur sera facile de les acquérir; il suffira de se réserver la faculté d'appeler les ingénieurs des ponts et chaussées, ou des architectes, pour les grandes constructions; et, en raison de leurs attributions, personne ne doit pouvoir, mieux qu'eux, diriger les moyens propres à éteindre un incendie.

La troisième partie appartient nécessairement à l'intendance maritime ou commissariat; elle renferme tout ce qui est relatif à la comptabilité des recettes et dépenses, tant en matières qu'en fonds. Ces objets sont d'une grande importance; mais là aussi doivent se borner les fonctions des intendans maritimes. Quels moyens pourraient-ils avoir de s'immiscer dans les opérations d'un marin, d'un constructeur ou d'un artilleur? L'administration d'un arsenal de marine peut être assimilée, sous plusieurs rapports, avec celle qui est employée pour les ouvrages et approvisionnemens de l'artillerie de terre. Ainsi, les fonctions des officiers civils et leur influence sur les travaux, doivent être à-peu-près de même nature dans l'une et l'autre partie.

Le contrôle doit être entièrement séparé de l'intendance, et les officiers de ces deux départemens ne doivent point avoir la faculté de passer de l'un dans l'autre, afin de maintenir, par l'esprit de corps, tout le poids que le contrôle doit avoir dans les transactions, grandes ou petites, qui ont lieu dans un arsenal; le chef du contrôle étant chargé d'empêcher la violation des lois et règlemens, il ne doit, dans aucun cas, pouvoir être forcé par un directeur, d'attacher son *visa* aux articles de dépenses qu'il ne trouverait pas réguliers. Dans ce cas il doit en être référé au commandant du port, qui prononcera; mais si son ordre oblige le contrôleur à signer la demande, dans ce cas il doit mettre au-dessous de sa signature les deux lettres P. O., et en rendre compte immédiatement au directeur-général des ports, et par la suite aux membres du conseil supérieur de marine, lorsqu'ils feront leur visite annuelle des ports : mais à cela doit se borner sa résistance.

L'artillerie est de droit dirigée dans tout ce qui la concerne par les officiers de ce corps.

La majorité ne peut être exercée que par un officier de la marine militaire, puisqu'elle règle le service des officiers militaires, des troupes de marine, des équipages de ligne, et qu'il

est chargé de la police et sûreté des ports et de la rade. Il doit aussi être chargé de nommer les commissions extraordinaires, composées d'officiers de la marine, que le commandant charge d'aller examiner des travaux ou vérifier des faits, afin de pouvoir décider, d'après leurs rapports, s'il lui convient de prendre des mesures ultérieures ; ces inspections doivent s'étendre à tous les genres de service ; elles sont indispensables dans le cas de contestation entre deux directions différentes, ou lorsqu'il y a une dénonciation ; elles doivent même être assez fréquentes pour que le commandant en fasse un moyen de surveillance pour assurer la bonne confection des travaux, le choix des matériaux convenables, etc., etc., sans qu'elles entraînent toujours une présomption défavorable pour le service sur lequel on les dirige.

L'autorité chargée de diriger en chef tous les travaux d'un arsenal, doit être forte, expéditive et confiée à une tête à laquelle tous ces détails soient familiers, et qui ait assez de capacité pour bien juger l'ensemble des moyens qui sont mis à sa disposition, afin d'en faire un emploi judicieux dans les occasions extraordinaires comme dans le courant du service. Si cette autorité était partagée, elle s'affaiblirait

et les discussions pourraient retarder son action.

La réunion des directeurs formerait naturellement son conseil pour discuter les affaires extraordinaires, prononcer sur le résultat des expériences qui auraient été faites, et arrêter les rapports généraux envoyés régulièrement au directeur des ports et arsenaux.

L'inconvénient qui pourrait résulter des dépenses inconsidérées auxquelles un commandant pourrait se livrer, en raison de son autorité, se trouverait réprimé par les inspections annuelles et extraordinaires des membres du conseil supérieur qui doivent examiner tous les différens services et remédier aux abus qui auraient pu s'y introduire.

L'administrateur en chef d'un arsenal ne peut être pris que parmi *les officiers de la marine*, non pas comme récompense, parce que leurs services ont, dans la gloire qu'ils peuvent acquérir, dans les décorations, dans les grades, dans les pensions, des récompenses qui sont en rapport avec leur mérite ; et qu'une place administrative qui influe sur la prospérité de l'État, et pour laquelle il faut des talens différens de ceux qui font acquérir des lauriers, ne peut se donner qu'aux personnes qui ont

les qualités propres à la bien remplir ; ce n'est pas non plus comme militaire , parce que tout individu revêtu des ordres du Roi , a toujours une autorité suffisante pour être obéi ; mais j'indique les officiers de la marine , parce que c'est la seule profession dont l'instruction élémentaire , la pratique , l'expérience et la nature de leurs services , mettent constamment et exclusivement en rapport avec tous les genres de services qui composent l'ensemble des travaux d'un arsenal de marine.

Chez les Anglais , auxquels on ne peut reprocher de ne pas employer le pouvoir civil toutes les fois qu'il s'accorde avec le but qu'ils se proposent d'obtenir , le *Commissionnaire* de l'arsenal (1) qui est chargé en chef de tous les travaux , et qui reçoit ses ordres du *Navy board* , duquel il dépend directement , est toujours un ancien capitaine de vaisseau que l'on met à la retraite , afin qu'il puisse traiter d'égal avec les amiraux qui ont avec lui des rapports de service pour les besoins des vaisseaux qui sont sous leurs ordres ; ils n'ont pas cru devoir

(1) *Dupin* , force navale de la Grande-Bretagne.

confier l'importante fonction de diriger les travaux d'un arsenal à une autre personne qu'à celle qui avait acquis un grand degré d'expérience dans les diverses parties du service maritime.

Les Anglais ont bien dans leurs arsenaux deux autorités, mais elles sont toutes deux militaires, quoique parfaitement distinctes et indépendantes dans leurs attributions comme dans la source d'où leurs pouvoirs émanent. *L'amiral du port et le commissionnaire de l'arsenal;* l'autorité du premier ne s'étend que sur les vaisseaux en commission; il est chargé de leur armement et équipement; il veille à ce qu'ils soient faits avec soin; il fait passer à leurs commandans leurs instructions, et les oblige de mettre en mer lorsqu'il le croit convenable. Il est aussi chargé d'établir des croisières pour protéger l'entrée du port; c'est particulièrement le commandant de la rade et de la station; il reçoit directement les ordres de l'amirauté; ses fonctions commencent où celles du commissionnaire finissent; mais dans aucun cas ces deux autorités ne sont autorisées à donner des ordres à la même personne sur le même objet. En France, dont la marine est bien moins considérable, le commandant du port peut, sans

inconvénient, rester chargé de la direction des vaisseaux jusqu'à ce que leurs capitaines soient venus en prendre possession, et soient mis en rapport direct avec le ministre.

DE L'ÉDUCATION.

Pour que les officiers de la marine puissent rendre à l'État tous les services que l'établissement d'une marine militaire exige d'eux, il faut que leur éducation soit assez étendue pour les en rendre capables, et qu'elle soit dirigée par le gouvernement qui peut seul leur procurer les moyens d'acquérir les connaissances qui tiennent à la pratique.

L'éducation des marins, comme celle de tous les individus qui appartiennent à des corps pour lesquels on exige une instruction particulière, a trois degrés.

1°. La théorie ; 2°. l'application de la théorie à la pratique ; 3°. l'expérience qui consolide les deux premiers.

Un collége appartenant à la marine est un

établissement bien calculé, pour donner aux débutans les connaissances théoriques relatives à leur profession, et former entre ces jeunes gens ces liaisons d'enfance qui éteignent les préjugés, et mettent de l'harmonie dans des corps qui sont facilement divisés par le pédantisme scientifique, lorsqu'on y arrive un peu âgé, et par diverses routes, surtout lorsque l'on y entre avec des priviléges particuliers. Mais il faut que l'instruction y soit plus étendue et plus soignée qu'elle ne l'a été jusqu'à présent dans le collége d'Angoulême, et que les examinateurs soient jaloux de n'envoyer dans les ports que des sujets parfaitement instruits.

Les mathématiques sont pour les marins ce que le latin est pour les magistrats; il faut que les uns et les autres fassent d'assez bonnes études pour n'être plus obligés de rentrer en classe après en être sortis. Les cours de mathématiques qui ont aujourd'hui lieu dans les ports pour les élèves de la marine, sont aussi déplacés pour eux que le serait celui du latin où l'on voudrait renvoyer les étudians en droit; car s'il arrivait qu'ils en eussent réellement besoin, l'on aurait eu tort de les faire sortir du collége, tandis que si ces cours étaient organisés d'une manière analogue à la situation

de ces jeunes gens, ils pourraient leur être de la plus grande utilité: car l'instruction des enfans ne doit pas seulement être relative à leur situation présente, mais elle doit toujours avoir l'avenir pour but.

Le corps des officiers de la marine, dans un temps ordinaire, consomme, par mort ou retraite, un individu sur cinquante, ou deux par cent. Ainsi, en le supposant de quinze cents individus de tous grades, depuis le vice-amiral jusqu'au plus jeune élève, il lui faudra annuellement trente recrues pour le tenir au complet; pour que les jeunes gens aient le temps d'acquérir, au collége de la marine, une instruction solide et complète, et que l'on puisse s'assurer de leurs bonnes dispositions, il est indispensable qu'ils y restent au moins deux ans. Alors soixante ou quatre-vingts élèves suffiraient, à la rigueur, pour fournir annuellement trente sujets. Mais si l'examinateur n'a pour faire son choix qu'un nombre de sujets à-peu-près égal à celui que l'on veut obtenir, il se trouvera obligé d'en prendre qui seront moins instruits qu'ils ne devraient l'être. Il est donc nécessaire de présenter à son examen un nombre plus étendu, ce que l'on ferait en portant le nombre des élèves au moins à cent vingt.

Quant à ceux de ces jeunes gens qui n'auraient point été admis à aller dans les ports, et qui se seraient cependant toujours bien conduits, il serait juste d'observer qu'ils se trouveraient arrivés à un âge où il est difficile de s'ouvrir une nouvelle carrière, et puisque le Roi s'était chargé de leur éducation, il serait de sa dignité de leur procurer les moyens de se placer honorablement, ce qui pourrait avoir lieu si le noviciat de toutes les branches de l'administration de la marine leur était ouvert, telles que l'administration centrale, l'intendance, le contrôle, les troupes de la marine, etc., etc.; les parens dont les enfans n'auraient pas obtenu le succès qu'ils avaient espéré, y pourraient trouver un dédommagement des frais qu'ils auraient faits, et l'ensemble des individus attachés au département de la marine, ayant puisé leurs instructions dans la même source, et ayant été camarades d'enfance, seraient exempts des préjugés qui s'élèvent souvent entre des professions différentes, quoique relatives au même objet.

L'ordonnance du 31 janvier 1816, a sagement prévu que les élèves qui sortaient du collége de la marine, n'étaient pas encore en état d'être livrés à eux-mêmes à bord des

vaisseaux de guerre; l'application de la théorie à la pratique, l'étude de la pratique même, ont leurs principes et exigent des guides : l'on n'envoye pas immédiatement à l'armée les élèves qui sortent de la Flèche, ni même ceux qui sortent de l'École-Polytechnique; ils sont auparavant initiés aux moyens d'acquérir utilement de la pratique.

Les élèves destinés à faire la campagne de la corvette d'instruction, doivent y trouver des officiers chargés de les instruire dans la manœuvre, et des professeurs pour les guider dans la pratique des calculs astronomiques et nautiques; ils doivent prendre cette corvette entièrement désarmée, y poser le premier morceau de leste, et procéder à l'arrimage des divers objets qui composent son armement, aux opérations de son gréement, l'embarquement de son artillerie, etc., etc.; en rade, ils doivent être exercés à la manœuvre des ancres, trop négligée, cependant souvent utile en temps de guerre, soit pour attaquer un ennemi embossé, ou se défendre dans une pareille situation.

A la mer, on doit leur faire connaître l'utilité et l'usage des mâts, des vergues, des cordages, des voiles, etc., etc., les exercer à parcourir les mâts et les vergues, prendre des ris, serrer

les voiles, et à toutes les fonctions que remplissent les matelots dans la manœuvre des vaisseaux.

Dans le cours de la campagne, le capitaine doit placer successivement la corvette d'instruction dans les diverses situations où un vaisseau peut se trouver à la mer, en expliquant chaque fois les dangers qui pourraient en résulter et les moyens de les combattre.

Ces manœuvres ainsi graduées et répétées plusieurs fois en présence des élèves, même quelquefois dirigées par les plus intelligens, initieraient ces jeunes gens au mécanisme et aux principes des évolutions que l'on peut faire exécuter à un vaisseau.

Dans le cours de la campagne, les élèves doivent être exercés aux calculs nautiques, à faire des relèvemens, lever des plans, et ils doivent être obligés de tenir un journal détaillé des opérations de la corvette. Comme ils sont tenus de faire deux campagnes, ils se renouvelleront par moitié, et les plus anciens à bord deviendront naturellement les répétiteurs des nouveaux arrivés, ce qui facilitera beaucoup le travail des officiers et des professeurs.

Au commencement de l'automne, la corvette d'instruction devra être désarmée avec le

même soin qu'elle a été armée ; pendant l'hiver les élèves doivent être attachés aux divers ateliers de l'arsenal pour en suivre les travaux, et l'on pourrait exiger d'eux qu'ils fassent des mémoires explicatifs des opérations qu'ils auraient vu exécuter.

Mais je crois surtout qu'il serait très avantageux pour eux de changer les cours de mathématiques qui ont lieu actuellement dans leurs salles, pour y substituer pendant l'hiver des cours sur les diverses parties de l'art de la marine, telles que les constructions, la mâture, la voilure, le gréément, les découvertes géographiques, nautiques, etc., etc. Ces cours bien faits étendraient leurs connaissances sur toutes les parties de l'art de la marine, et pourraient même être, pour les officiers plus avancés, des moyens de s'instruire sur beaucoup d'objets qui leur seraient restés étrangers.

Les jeunes gens qui auraient ainsi reçu pendant deux ans cette instruction, que l'ordonnance du 31 janvier 1816 leur faisait espérer, ne seraient plus trouvés novices en arrivant à bord des vaisseaux ; il serait même juste en les y envoyant, de leur accorder le grade d'officier, parce qu'ils y possèdent une espèce d'autorité que les ordonnances n'ont pas clairement tracée,

et que leur titre rend quelquefois douteuse vis-à-vis des premiers maîtres ; ils sont d'ailleurs dans la même situation que les élèves qui sortent de Saint-Cyr, puisqu'ils ont terminé leurs instructions théoriques dans toutes les parties, et qu'ils vont commencer celle de l'expérience ; ils devraient donc jouir des mêmes avantages ; leurs fonctions à bord des vaisseaux est d'être chargés des corvées, particulièrement de la surveillance des équipages, des canots envoyés en mission ; mais dans beaucoup de circonstances, un capitaine juge nécessaire de faire commander les embarcations par des enseignes et même des lieutenans, et il ne s'élève à cet égard aucune réclamation. Ainsi, ce grade d'officier qui serait envers eux une justice, ne pourrait être nuisible à leur service, qui demande à la vérité de l'agilité, de la jeunesse ; mais, sous ce rapport, il doit mieux convenir aux enseignes que le service des lieutenans qu'on leur fait faire : rien d'ailleurs n'empêcherait que l'on continuât à leur faire remplir les fonctions d'officier de quart lorsque le besoin du service l'exigerait ; mais ce ne serait qu'accidentellement, et l'on ne pourrait en faire la distinction de leurs attributions.

Le corps des lieutenans de vaisseaux est

composé d'officiers instruits dont l'expérience a développé les talens et rectifié le jugement ; ils montrent ce qu'ils seront un jour ; les dispositions qui les animent forment cet esprit de corps qui établit dans le public la réputation des officiers de la marine en général ; les capitaines et les généraux qui en sont tirés, ne peuvent en être considérés que comme en faisant l'ornement, parce que leur réputation est alors devenue individuelle. On ne peut donc assimiler aux lieutenans de vaisseaux des êtres aussi jeunes et aussi peu expérimentés que les enseignes de vaisseaux.

Les rédacteurs de l'ordonnance de 1786 avaient trouvé si difficile d'assigner aux enseignes à bord des vaisseaux un service particulier et utile, qu'ils avaient supprimé ce grade, qu'il est cependant utile de conserver comme moyen d'encouragement.

C'est dans le grade de lieutenant de vaisseau qu'une porte doit être ouverte à la marine marchande, pour entrer dans le corps de la marine royale ; elle le deviendra également pour les premiers maîtres qui auraient les moyens de se faire recevoir capitaines au long cours, s'ils possédaient les connaissances nautiques nécessaires pour cela. Car quelque grands

que puissent être les services rendus par un marin, on ne peut raisonnablement le faire entrer dans la marine s'il n'a pas les talens indispensables pour diriger la route d'un vaisseau; il est d'autres récompenses qui lui conviennent mieux.

Les marins voyent avec regret que jouissant du double avantage de s'exposer et d'être utiles en temps de paix comme en temps de guerre, il n'y a point de maréchaux de France sorti de leurs rangs. Ne serait-il pas juste qu'il y en eût qui, sous le nom d'amiraux, prendraient rang suivant la date de leur provision, lorsqu'ils seraient réunis avec les autres maréchaux, soit en conseil, soit aux cérémonies publiques?

Si pour former une marine respectable, il est d'une grande importance de soigner l'éducation des jeunes marins, et de les former à la discipline, il l'est aussi que toutes les situations où leur service pourra les placer, soient propres à élever leur âme, et à habituer au commandement des officiers sur lesquels reposent l'honneur et la gloire du pavillon français, ainsi que les plus grands intérêts du commerce.

Il faut que les règlemens sur l'avancement soient assez bien déterminés, pour qu'en lais-

sant, au choix du Roi, toute la latitude nécessaire à l'utilité de son service, les promotions soient cependant des sujets d'émulation, sans qu'on puisse se plaindre de l'arbitraire. Il doit arriver dans le cours d'une guerre que plusieurs officiers, par leur conduite dans des situations particulières, ayent mérité des récompenses extraordinaires; alors la voix de leur corps devance toujours la munificence du monarque, chacun applaudit à l'avancement de son camarade, et fait des vœux pour être placé dans une situation semblable; en temps de paix, les circonstances de cette nature sont bien rares, et les avancemens extraordinaires produisent presque toujours un effet opposé.

Les lois sur les retraites doivent aussi être simples, claires, précises, et avoir la plus grande publicité, afin que chaque officier puisse bien connaître ce que ses services l'autorisent à réclamer, et qu'il puisse l'obtenir sans être obligé d'employer les protections ni l'intrigue.

Lorsque les règlemens seront justes et ponctuellement exécutés, les officiers ne se plaindront jamais qu'une discipline sévère atteigne l'imprudent qui se sera chargé d'un service au-dessus de ses moyens, ou celui qui aura ap-

porté de la négligence dans l'exécution de ses devoirs; mais aussi le gouvernement doit trouver juste et politique d'entourer de beaucoup de considérations des individus dont il exige de grandes privations, et auxquels il impose de grands devoirs.

DES MATELOTS.

Si l'instruction des officiers est une chose importante dans la composition d'une marine, la formation des matelots ne réclame pas moins les soins du gouvernement.

L'industrie en tous genres s'est tellement perfectionnée et étendue en France, que nous avons maintenant très peu de choses à demander aux étrangers, ce qui nuit au commerce, qui n'est, en général, fondé que sur les échanges, car l'on achète que le moins possible de celui qui ne prend que de l'argent en paiement.

Lorsque les canaux projetés auront fait communiquer directement les ports de mer avec le Rhin, la France pourra faire parvenir dans l'intérieur de l'Allemagne les denrées de l'Amérique avec moins de frais que les autres

puissances maritimes, et par ce moyen étendre son commerce et sa navigation, mais ces espérances sont encore éloignées.

Les colonies, obligées de tirer de la métropole tous les objets dont elles ont besoin, sont un débouché assuré au commerce; mais la France est, à cet égard, très faiblement partagée, et la culture des denrées coloniales est aujourd'hui si multipliée qu'elles ont peu de valeur, ce qui réduit les colons au nécessaire, et fait qu'ils consomment peu par luxe, et que les colonies ne peuvent être d'une très grande ressource pour la navigation.

(1) Dans cet état de choses, *les classes* ne pourraient offrir à la marine qu'un bien faible secours, si la France était engagée dans une guerre maritime; le gouvernement est donc obligé d'avoir recours à des moyens supplémentaires, et des marins constamment entretenus paraissent être le mode qui réunit l'assentiment le plus général.

Cette mesure indispensable a bien l'inconvénient de contribuer encore à la diminution des matelots formés par le commerce, parce que

---

(1) De la Serre, *Essais historiques et critiques sur a Marine de France*, pag. 291 et suivantes.

n'étant plus employés sur les bâtimens du Roi pendant la paix, ils iront solliciter les armateurs de les prendre, ce que ceux-ci ne pourront faire qu'en éludant les lois sur la proportion des novices qu'ils doivent avoir à leur bord; si ces matelots en étaient refusés, ils passeraient à l'étranger, car il faut que chacun vive de sa profession; mais cette considération ne peut arrêter le gouvernement, puisque ce qui existe est insuffisant, et que le moyen de lever, au moment de la guerre, de fortes conscriptions pour le service de la marine, présente encore de plus grands inconvéniens.

Les opinions sur le mode d'organisation à donner aux marins entretenus, diffèrent entre elles; les équipages de ligne paraissent réunir en leur faveur le plus grand nombre de suffrages, parce qu'ils établissent, entre les officiers et les hommes qui doivent exécuter leurs ordres, des rapports directs qui peuvent être d'une grande utilité dans le courant du service, surtout lorsqu'il exige des efforts extraordinaires.

Il faut cependant observer que ces relations habituelles, entre l'officier et les hommes qu'il doit commander, ne sont pas aussi essentielles à bord des vaisseaux qu'elles peuvent l'être

dans un régiment ; dans le service de terre, les soldats sont la partie principale ; le succès des opérations tient entièrement à leur discipline, à la précision de leurs mouvemens et à l'énergie que les officiers savent leur inspirer ; dans le service de mer, au contraire, le vaisseau est la partie principale, sans laquelle on ne peut agir ; l'officier qui le dirige, les hommes qui le manœuvrent n'y sont que secondaires ; renfermés dans cette machine, le courage doit se manifester par l'ordre et la célérité dans l'exécution des commandemens ; si celui du capitaine exige de la fermeté et souvent de l'audace, ce n'est que dans le cas assez rare de l'abordage que les marins peuvent se livrer à cette impulsion qui fait tout surmonter. Quant aux positions critiques dans lesquelles un vaisseau peut être placé dans le cours de sa navigation, ce que peut désirer un capitaine, c'est de trouver dans son équipage assez de calme pour faire entendre sa voix, et de discipline pour faire exécuter ses ordres avec promptitude.

Les équipages de ligne me paraissent devoir présenter souvent, dans leurs sous-divisions, des manques au complet que l'on ne peut remplacer que par un recours à un dépôt quelconque, sans quoi il y aurait du déficit dans les équipages des bâtimens.

Le service des officiers de la marine est si varié que les commandemens sont souvent donnés aux capitaines, en raison de la partie à laquelle ils se sont le plus adonnés, et cette raison influe aussi quelquefois sur le choix des officiers particuliers. Il doit alors en résulter des irrégularités avec la formation par équipages de ligne, que l'on éviterait, je crois, si les officiers continuaient à servir entre eux, et que les marins entretenus fussent formés en simples brigades, fournissant les hommes nécessaires à l'armement des divers bâtimens par détachemens, pris également dans chaque brigade, et par classe d'individus à tour de rôle. Ce mode serait simple et ferait éviter l'embarras des manques au complet. A terre, les marins entretenus seraient commandés par un état-major fixe, chargé de les discipliner, habiller, nourrir, etc., etc.

Les officiers de la marine et les marins entretenus servant sur le même élément, se trouvant à terre journellement en rapport pour le service des ports, ils se connaîtraient assez pour que la discipline s'établisse facilement à bord des vaisseaux, si le service s'y fait d'une manière uniforme pour tout. Quant à la confiance que donne aux troupes le chef sous lequel elles

servent, elle tient à la réputation que ses actions lui ont faite, et qui leur est parvenue par tradition; car il me paraît impossible, même avec les équipages de ligne, de faire suivre à un nombre un peu considérable de matelots toutes les vicissitudes du service d'un officier qui a pu passer successivement à plusieurs commandemens. Il me paraît donc qu'il y aurait plus de gêne que d'utilité à vouloir établir des relations trop multipliées entre les officiers et les marins entretenus.

Quel que soit le mode que l'on employe dans leur formation, ils doivent composer l'armement de tous les bâtimens du Roi qui sont armés en temps de paix, et faire tout le service des arsenaux, excepté celui des gardes, qu'ils ne doivent faire que dans les cas de nécessité; comme l'exercice du fusil ne doit entrer dans leur instruction que dans ce qui concerne *la charge* et *le tire*, il faut également éviter d'exiger d'eux la roideur du soldat, et d'autre évolution que celle de savoir marcher *par file*; ils ne pourraient acquérir les qualités du soldat sans nuire à celles du marin qui est leur profession. Ce n'est que dans une descente, ou dans un coup de main, que le service est le même pour ces deux individus; mais alors tout homme qui

sait charger son fusil et marcher par file en sait assez. Il est également utile pour la discipline intérieure des vaisseaux, que les habitudes des matelots et des soldats ne les rapprochent pas trop.

Pour employer un plus grand nombre de marins entretenus, il faut éloigner les forçats des ports, soit en les répartissant dans les départemens, ou en les envoyant coloniser à la Guiane ou au Sénégal; lorsque la guerre disposerait de tous les matelots entretenus, le service des ports pourrait se faire par des hommes de journées.

L'on pourrait, je crois, faire entrer dans les marins entretenus, un certain nombre d'enfans trouvés. Des personnes moins éclairées que bien intentionnées, pourront élever des clameurs contre cette mesure, et la qualifier de tyranniques, tandis qu'elles cherchent à en faire des artisans dans toutes les professions. Cependant l'état de marin est bien aussi honorable et utile à l'État; si l'on compare la durée respective de leur vie, l'on trouvera proportionnellement bien plus de marins parvenus à l'âge de soixante ans, que l'on ne trouvera d'artisans. Le corps du marin se développe toujours avec avantage; il annonce la santé et les

moyens de contribuer à l'embellissement de la race des Français; tandis que l'artisan s'affaiblit constamment par la vie sédentaire qu'il mène, et surtout par les habitudes vicieuses qu'il contracte dans ses momens deloisirs. Le désir que le marin manifeste pour retourner à la mer, prouve assez qu'il y jouit d'une situation satisfaisante; et si l'on consulte les registres des tribunaux, l'on y trouvera bien rarement des marins, et malheureusement souvent des artisans.

TABLE DES MATIÈRES.

